MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

**LIPIEC 2024**



# DO LASU, NAD WODĘ

# W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
# NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

# Drodzy Czytelnicy,

Warszawa to miasto niezwykłe. Powodów, dla których można tak twierdzić, jest wiele (i pewnie nie wystarczyłoby całego numeru iZTM, aby je wszystkie wymienić) ale jeden z nich chcieliśmy szczególnie wyróżnić. Warszawa to miasto zielone – jest tu wiele parków, zieleńców, lasy i rezerwaty, tysiące drzew a rośliny rosną nawet na torach tramwajowych i wiatach przystankowych. No i to chyba (jeśli nie na pewno), jedyna europejska stolica granicząca z parkiem narodowym czyli Kampinoskim Parkiem Narodowym.

Wybrane „zielone atrakcje" stolicy można znaleźć na Zielonej Mapie na stronie internetowej Warszawskiego Transportu Publicznego. Krótko opisujemy tam przyrodniczą wyjątkowość tych miejsc i, co najważniejsze, podpowiadamy jak można tam dojechać WTP. I to działa – na nasz konkurs fotograficzny, dotyczący właśnie punktów z Zielonej mapy, przyszło ponad 250 zgłoszeń czyli fotografii trzech miejsc. Liczba uczestników przekroczyła nasze najśmielsze oczekiwania a jury miało niełatwe zadanie aby wskazać zwycięzców. 50 autorów najciekawszych zdjęć dostanie od nas bilety 90 dniowe. Próbkę ich prac prezentujemy w tym numerze iZTM. A wszystkie te miejsca polecamy zobaczyć osobiście, najlepiej jadąc tam WTP.

Dużo się dzieje na budowie ostatniego odcinka drugiej linii metra. Budowane są trzy stacje, duży kompleks stacji-techniczno postojowej a tarcze drążące tunele już niedługo rozpoczną pracę. Tramwajarze natomiast intensywnie pracują nad nowymi trasami – trwa budowa torów do Wilanowa, na Stegny i na ulicę Rakowiecką.

Na ulicy Rakowieckiej już kiedyś jeździły tramwaje, i to przez kilkadziesiąt lat bo od 1927 do 1967 roku. W naszym kąciku historycznym przypominamy te lata.

## Życzymy przyjemnej lektury


iZTM
MAGAZYN ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE
ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

**Redaktor prowadzący:**
Tomasz Kunert

**Zespół redakcyjny:**
Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

**Opracowanie graficzne, skład**
Agnieszka Buszka

**Prenumerata:**
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

**Znajdziesz nas na:**

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

**Napisz do nas:** newsletter@ztm.waw.pl

# Ładniej, bliżej, wygodniej

**Remontujemy pętle i przystanki autobusowe oraz budujemy nowe. Właśnie zakończyły się prace przy pętli na Trockiej, nowy wygląd zyskał też m.in. przystanek przy placu gen. J. Hallera. Autobusy mają miejsca postojowe na Białołęce, a już niedługo zaczną się prace budowlane na przystanku Wiśniowa Góra.**

Jakość komunikacji miejskiej to nie tylko nowoczesne autobusy i tramwaje, to także schludny wygląd i łatwo dostępne przystanki oraz pętle autobusowe, dzięki którym można optymalizować trasy autobusów.

Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego co roku planuje takie inwestycje. Może nie są tak spektakularne jak budowa drugiej linii metra czy tramwaju do Wilanowa, ale bez takich prac nie można się obejść, zwłaszcza że miasto ciągle się rozrasta. Powstają nowe osiedla, a ich mieszkańcy oczekują sprawnej siatki połączeń.

## Potrzebne przystanki

Właśnie dlatego powstała nowa pętla autobusowa przy ulicy G. Verdiego na Białołęce. Ta niewielka inwestycja pozwoli lepiej zaplanować połączenia. Dzięki pętli zyskujemy nowe miejsce do postoju autobusów, które będziemy mogli skierować do obsługi tamtego rejonu. Zmieszczą się tam cztery autobusy (w tym pojazdy przegubowe), które mogą stać na technicznym miejscu postojowym oraz przy przystanku dla pasażerów. Nowa pętla pozwoli też na skrócenie trasy linii 226 (i lepsze wykorzystanie taboru), której autobusy teraz zawracają na skrzyżowaniu ulic Zdziarskiej i Ostródzkiej. Po włączeniu pętli do eksploatacji, będą mogły zaczynać swoją trasę przy osiedlu.



W Międzylesiu wybudujemy przystanki Wiśniowa Góra w al. Dzieci Polskich, z których będą korzystały autobusy linii 147 jadące do i ze Starej Miłosnej. Mieszkańcy tamtej okolicy zyskają dzięki temu łatwiejszy dostęp do Warszawskiego Transportu Publicznego. Dziś autobusy linii 147 zatrzymują się na przystankach Trzykrotki i potem dopiero na wysokości ulicy Kociszewskich, a między tymi przystankami około 850 metrów. W planach jest też remont na pętli na Sadybie.

## Nowe perony

To tylko część realizowanych inwestycji. Właśnie zakończył się remont pętli przy ulicy Trockiej. Ekipy remontowe zajęły się wymianą części nawierzchni asfaltowej (ok. 1300 m kw). Nawierzchnia jednego z pasów przejazdowo-postojowych została wzmocniona siatką stalową w technologii Slurry Seal, a na pozostałej części jezdni robotnicy ułożyli siatkę szklano-węglową. Tam, gdzie to było konieczne, naprawione zostały nawierzchnie chodników, peronów oraz krawężniki.

Dużo wygodniej będzie się teraz korzystało z przystanków na placu gen. J. Hallera. Uszkodzona nawierzchnia zatoki z cegły klinkierowej została zastąpiona specjalną mieszanką asfaltową. Na nowo ułożony został peron przystankowy, wyregulowane krawężniki, pojawiły się żółte ostrzegawcze płytki z wypustkami, zwiększające bezpieczeństwo.

Sporo dzieje się przy ulicy Radzymińskiej. Wyremontowaliśmy przystanki Piotra Skargi 01 i Bieżuńska 01 (w stronę centrum). Pojawiła się nowa betonowa nawierzchnia zatoki, nowe kamienne krawężniki i żółte płytki z wypustkami, wyznaczające bezpieczną odległość od krawędzi peronu. Podobne prace ekipy remontowe prowadziły na przystanku Sienna 01 i Wartka 02.

W tym roku na remonty i budowy pętli oraz przystanków wydaliśmy już ponad 4 mln zł. A to nie jest koniec inwestycji, bo oprócz Wiśniowej Góry, robotnicy pojawią się na przystankach Rembielińska 01, Madalińskiego 02, Henryków 01, Klasyków 01, Grabów 01 i Marysin 02 oraz św. Andrzeja Boboli.

# Budowa metra na Karolinie

**Tunele trzech ostatnich stacji linii metra M2 Lazurowa, Chrzanów i Karolin już niedługo będą drążone przez dwie warszawianki – TBM Annę i TBM Krystynę. Jednocześnie na ogromnym terenie stacji techniczno-postojowej Karolin trwają intensywne prace budowlane.**

– Jesteśmy na budowie stacji technicznej na Karolinie. Byliście Państwo tutaj ponad pół roku temu i widzieliście moment wmurowania kamienia węgielnego, kiedy prace się zaczynały. Przez te miesiące nastąpił olbrzymi postęp – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent m.st Warszawy podczas wizyty na terenie inwestycji. – Bardzo się cieszę, że w tych ostatnich latach udało się pozyskać miliard złotych z unijnego budżetu na dokończenie drugiej linii metra, bo nie było to wcale oczywiste. Po rozmowach z przewodniczącą komisji dofinansowanie do nas trafiło. To nam pozwoliło rozpocząć prace projektowe nad pierwszym odcinkiem trzeciej linii metra. Przygotowujemy się również do prac koncepcyjnych nad na czwartą linię metra – dodał prezydent Trzaskowski.

Stacja techniczno-postojowa Karolin to druga, po STP Kabaty stacja techniczna, czyli miejsce w którym można kompleksowo obsługiwać pociągi metra i zarządzać procesem eksploatacyjnym linii.

Na 40 hektarach terenu powstaną 34 obiekty, w tym hale elektrowozowni na 40 pociągów, budynki administracyjne, obiekty warsztatowe i gospodarcze. Dwanaście z nich jest w zaawansowanej fazie budowy. STP Karolin to ponad 20 km torów.

– Niezwykle istotną częścią infrastruktury, takiej jak metro, jest zaplecze techniczne, dzięki któremu może ona sprawnie działać. Rzadko możemy je zobaczyć, a szczególnie przy powstawaniu tego typu inwestycji jest to ogromnie ciekawe i ważne – mówiła Ewa Malinowska-Grupińska, przewodnicząca Rady m.st. Warszawy.

### Ekologia to priorytet

– Jak zwykle dbamy o środowisko. Będzie tu mnóstwo zieleni, gospodarka w obiegu zamkniętym, czyli oczyszczalnia ścieków, filtry. Wszystko zgodne z najnowszymi trendami, które są bardzo istotne, bo walka z ociepleniem klimatycznym jest dla nas absolutnym priorytetem – powiedział Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Na terenie stacji zostanie posadzonych 1638 drzew, ponadto będą krzewy, byliny, trawy i rośliny zielone. Roślinność będzie dostosowana do warunków miejskich, będzie miała zwiększoną tolerancję na zanieczyszczenia powietrza oraz podwyższenie zasolenia gruntu. Będzie one również miejscem dla ptaków i zapylaczy. Zamontowane zostaną budki dla nietoperzy.

Powstanie myjnia pociągów w obiegu zamkniętym z oczyszczalnią ścieków, komora odkurzania wyposażona w filtry odpylające strumień gazów, lakiernia wyposażona w zestaw filtrów ograniczających emisję do minimum (w tym filtry węglowe). Kanalizacja wyposażona zostanie w separatory z osadnikami, które wyłapywać będą substancje ropopochodne, zaolejone i zanieczyszczenia stałe przed wprowadzeniem ścieków do kanalizacji miejskiej.



Równocześnie budowane są trzy ostatnie stacje na linii M2, czyli: Lazurowa, Chrzanów i Karolin. To ostatni etap prac na tej linii, która w całości wydłuży się o kolejne 4 km tuneli. Po zakończeniu prac sieć metra liczyć będzie 46 km, z 42-oma stacjami. Mieszkańcy Bemowa będą mogli dojechać do centrum Warszawy w około 20 minut, oznacza to także szybszy dojazd do stolicy m.in. pasażerów z pobliskiego Ożarowa Mazowieckiego.

### Specjalne transporty

Ogromne, ważące 650 ton tarcze TBM o imionach Anna i Krystyna są już na Karolinie, gdzie – po złożeniu – rozpoczną drążenie tuneli ostatniego, bemowskiego odcinka drugiej linii metra. Prace zostały zaplanowane w taki sposób, żeby pierwsi pasażerowie mogli dojechać do stacji Lazurowa, Chrzanów i Karolin jeszcze w 2026 r.

Po wydrążeniu tuneli wcześniejszych odcinków linii M2 warszawskie tarcze TBM o masie ponad 650 ton, długości niemal 100 metrów i średnicy ponad 6 metra każda, podzielone zostały na mniejsze elementy. Składowane były w fabryce tzw. tubingów przy ulicy Marywilskiej. To właśnie tam wiosną rozpoczęła się produkcja obudów do tuneli bemowskiego odcinka metra, zaś tarcze TBM Anna i Krystyna przeszły konieczne remonty i przeglądy serwisowe, aby móc przystąpić do prac na Bemowie.

Pierwsze elementy obu tarcz drążących dotarły na stację metra Karolin specjalnym transportem w nocy z 19 na 20 czerwca. To stamtąd rozpocznie się budowa podziemnej trasy w kierunku stacji Bemowo. Montaż tarcz będzie prowadzony bezpośrednio w tzw. szybie startowym, czyli tam, gdzie rozpocznie się wiercenie tuneli. W ciągu kolejnych nocy elementy tarcz TBM będą przewożone transportem specjalnym na plac budowy.

### 24 godziny na dobę i cztery zmiany

Długość tuneli zachodniego odcinka drugiej linii metra to 3202 m i 3196 m. Tarcze TBM będą więc miały do ułożenia 3800 prefabrykowanych pierścieni po 1,5 metra długości każdy. Rozpoczęcie drążenia planowane jest na okres wakacji. Maszyny skrawające od momentu uruchomienia będą pracowały 24 godziny na dobę. Jedynym warunkiem dla zatrzymania pracy jest problem z napotkanym podłożem lub z samą maszyną czy też wymiana ostrzy tnących.

Tarcza TBM jest w pełni zmechanizowana, jednak jej pracę nadzoruje 12-osobowa załoga, która pracuje na cztery zmiany. Do napędu TBM służy 16 par siłowników hydraulicznych.

### Kiedy pojedziemy metrem na Karolin?

Na prawie czterokilometrowym, bemowskim odcinku drugiej linii metra zaprojektowano trzy stacje. Stacja C3 Lazurowa powstaje po południowo-wschodniej stronie skrzyżowania Lazurowej i Górczewskiej, w przestrzeni między pętlą tramwajową a Lazurową. Stację C2 Chrzanów zaplanowano pod ul. Rayskiego, w rejonie skrzyżowania z Szeligowską. Stacja C1 Karolin znajduje się pod ul. Sochaczewską, po północnej stronie skrzyżowania z Połczyńską. Za nią budowane jest zaplecze techniczne dla całej linii – STP Karolin. Zakończenie wartego 1,9 mld zł kontraktu i oddanie go do użytku pasażerom planowane jest w 2026 roku.



# 3x3 jeździsz za free – mamy zwycięzców

**Czas na wielki finał naszego nowego konkursu, w którym do wygrania były 90-dniowe bilety WTP. Jury wyłoniło 50-ciu szczęśliwców, którzy podjęli wyzwanie i przesłali po 3 zdjęcia wskazanych przez nas punktów oznaczonych na Zielonej Mapie Warszawy.**

Warszawa jest bardzo zielona i wiele jest w niej miejsc z naturalnie zachowaną przyrodą. 50 z nich oznaczyliśmy na Zielonej Mapie wraz z podpowiedzią, jak do nich dojechać Warszawskim Transportem Publicznym. Dodatkowo, aby zachęcić warszawiaków do ich odwiedzenia zorganizowaliśmy konkurs „3x3 jeździsz za free", w którym do wygrania były bilety 90-dniowe.

Aby je zdobyć należało wziąć udział w trzytygodniowym wyzwaniu fotograficznym. W ciągu pierwszych trzech tygodni czerwca, zawsze w poniedziałki, ogłaszaliśmy miejsce, do którego należało się dostać i zrobić sobie tam zdjęcie, na którym oprócz widoków tej atrakcji przyrodniczej byłby także element związany z komunikacją miejską.

Pomysł na to jak połączyć przyrodę i WTP należał już do uczestników konkursu i nic nie ograniczało ich wyobraźni. Na wykonanie każdego zadania uczestnicy mieli tydzień. Na liście znalazły się miejsca z różnych części naszego zielonego miasta: Bagno Jacka, Dolina Służewiecka i Las Nowa Warszawa. W szranki stanęło aż 250 pasażerów WTP.

Zdjęcia były bardzo różnorodne i kreatywne: pojawiły się napisy „WTP" ułożone z szyszek lub patyków, miniaturowe przystanki w szuwarach, miś z „tetką" siedzący na spróchniałym pniu, karta miejska ułożona na szynach. Komuś udało się nawet uchwycić jaszczurkę, która pięknie pozowała na tle modelu tramwaju.

Komisja, zgodnie z regulaminem wybrała 50 laureatów, którzy przez trzy miesiące będą podróżować Warszawskim transportem publicznym "za free". Zwycięzcom gratulujemy, a wszystkim uczestnikom konkursu dziękujemy za udział w zabawie.

Wszyscy laureaci zostali poinformowani a nagrody można odbierać do 31 sierpnia w dowolnym Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM.




# Wychowanie komunikacyjne – zdane na 6!

**Skończył się rok szkolny, a wraz z nim kolejna edycja zajęć wychowania komunikacyjnego, realizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w stołecznych szkołach podstawowych w klasach 1-3. W tym roku szkolnym w takich lekcjach wzięło udział 3125 dzieci.**

Lekcje Wychowania komunikacyjnego, we współpracy z Miejskimi Zakładami Autobusowymi realizujemy już od 7 lat. Raz w tygodniu odwiedzamy warszawskie i podwarszawskie szkoły i uczymy najmłodszych jak bezpiecznie podróżować Warszawskim Transportem Publicznym. Opowiadamy także o rodzajach środków komunikacji miejskiej, zaletach i ekologicznych aspektach transportu publicznego, zasadach działania biletomatów i kasowników oraz systemie wyświetlaczy i zapowiedzi głosowych. Zdradzamy sekrety budowy autobusu elektrycznego, rozszyfrowujemy oznaczenia wewnątrz pojazdu i opowiadamy o komunikacyjnym savoir vivrze.

Odpowiadamy na pytania, rozwiewamy wątpliwości i uważnie słuchamy młodych podróżników, by wiedzieć co sprawia im najwięcej problemów i co najbardziej interesuje. Dbamy o to, by te spotkania były jak najciekawsze i nie tylko edukowały, ale także bawiły i rozbudzały ciekawość.

W roku szkolnym 2023/2024 zorganizowaliśmy 125 lekcji w których udział wzięło 3 125 dzieci. Zajęcia odbyły się w 25 warszawskich i podwarszawskich szkołach w każdy wtorek. Wszyscy uczestnicy spisali się na szóstkę!

Na naszych stronach można znaleźć materiały dla zainteresowanych – są to m.in. krótkie filmiki dotyczące tego jak podróżować bezpiecznie, gra Ekobus – do pobrania na smartfony i tablety z systemem Android oraz inne gry i zabawy, które uczą – bawiąc.

Zapraszamy do zapisów we wrześniu – informacje pojawią się na stronie ztm.waw.pl, a tymczasem życzymy wspaniałych wakacji pełnych niezapomnianych wrażeń. Do zobaczenia na trasie!




## Bezpieczny powrót z SEXEDPL

**Kiedy w powietrzu czuć zapach lata, częściej i chętniej wychodzimy z domu. Ruszamy w miasto, chodzimy na festiwale i koncerty, imprezujemy w plenerze, poznajemy innych ludzi. Wracamy późno, różnymi środkami komunikacji i bywa, że jesteśmy świadkami zachowań przemocowych. Często nie reagujemy, bo nie wiemy, jak się zachować i jak pomóc. 27 maja wystartowała nowa odsłona kampanii edukacyjnej SEXEDPL "Bezpieczny powrót", która wspiera działanie Antyprzemocowej Linii 720 720 020 mówiąc o tym jak zadbać o bezpieczeństwo swoje oraz innych.**

Nowa kampania pod hasłem "Bezpieczny Powrót" ma na celu nie tylko informować o Antyprzemocowej Linii Pomocy SEXEDPL, ale także edukować. Niewiedza, bierność i ignorancja, często też strach sprawiają, że nie potrafimy właściwie zareagować na agresję, której jesteśmy świadkami - w klubach, na ulicy czy w autobusie.

### Dostrzegaj i reaguj. Nie bądź biernym obserwatorem przemocy

– Jeśli nie wiemy, jak się w takiej sytuacji zachować, nasza motywacja do reagowania będzie znikoma lub zerowa – tłumaczy Patrycja Wonatowska, psycholożka i seksuolożka. – Może być też i tak, że nie wiemy, czym tak właściwie są zachowania przemocowe, tj. jak je rozpoznać, czym się przejawiają, gdzie jest granica przemocy, czy to już przemoc, czy jeszcze nie. Im mniejsza wiedza w tym zakresie tym mniejsze prawdopodobieństwo reakcji.

– To, co równie istotne, szczególnie w przestrzeni publicznej to rozmyta odpowiedzialność, czyli sytuacja, w której nie jesteś jedyną obserwującą zachowanie osobą – podkreśla Wonatowska. – Wówczas pojawia się pytanie, czy ja mam coś zrobić, czy może inna osoba coś zrobi i koło się zamyka. Osoba doświadczająca przemocy

pozostaje sama, podczas gdy inni się przyglądają. Znowu niewiedza zawodzi.

Kampania "Bezpieczny powrót" ma zachęcać do dostrzegania i reagowania na przemocowe zachowania w przestrzeni publicznej, przeciwdziałania normalizacji przemocy i aktywne wsparcie osób, które tej przemocy doświadczają.

– Reagowanie na krzywdę innej osoby to akt empatii. Zapytaj, czy osoba, która doświadczyła przemocy, potrzebuje jakichś informacji na temat tego, co w tej sytuacji zrobić, gdzie udać się po wsparcie. Warto czasem zostawić numery telefonów linii pomocowych, z których można skorzystać i uzyskać ewentualne dalsze wsparcie – dodaje Wonatowska.

## Przemoc ma wiele różnych twarzy. SEXEDPL pokaże, jak je rozpoznawać

Kampania "Bezpieczny powrót" pokazuje, że przemocowe zachowania przybierają wiele różnych form. To nie tylko agresja fizyczna, ale także wulgarne zaczepki o charakterze seksualnym (catcalling) naruszające strefę komfortu, wywołujące poczucie wstydu, stres, strach czy złość. To także "obmacywanie", wyśmiewanie i upokarzanie. Aby pokazać, jak może wyglądać przemoc, SEXEDPL ponownie zaprosiło do współpracy ilustratorkę Aleksandrę Herzyk, która stworzyła serię rysunków. Dzięki uprzejmości Zarządu Transportu Miejskiego pojawią się one na kilku tysiącach nośników w warszawskim metrze, autobusach, tramwajach oraz Szybkiej Kolei Miejskiej.

Warto zapamiętać **Numer Antyprzemocowej Linii Pomocy 720 720 020.**

Aby zapobiegać przemocy i zwiększać bezpieczeństwo, eksperci SEXEDPL będą prowadzić także działania edukacyjne w środowisku klubowym. – Szkolenia dla obsługi klubów, wykłady o bezpiecznym imprezowaniu oraz działania partyworkerskie to istotne elementy przeciwdziałania przemocy w przestrzeni publicznej – podkreśla Miri Palak, edukatorka seksualna i koordynatorka zespołu Linii Pomocowej SEXEDPL.

## Antyprzemocowa linia pomocy

Antyprzemocowa Linia Pomocy SEXEDPL jest skierowana zarówno do osób, które doświadczają czy doświadczyły przemocy, jak i do osób, które ją stosują i do tych, które są jej świadkami.

Wsparcia z zakresu psychologii i seksuologii udzielają specjaliści i specjalistki z doświadczeniem w przeciwdziałaniu przemocy oraz interwencji kryzysowej. Pomoc jest anonimowa.




– Pamiętaj także o sobie. Pomoc innym jest ważna i może Ty także będziesz potrzebować czasem wsparcia. Nie zapominaj o tym. Pamiętaj, że po wszystkim warto porozmawiać z zaufaną osobą, której to sama obecność może być pomocna, wysłuchanie to czasem najbardziej pomocna rzecz. Ważne by znać swoje granice i dbać o bezpieczeństwo – podkreśla Patrycja Wonatowska.

Pod koniec 2021 roku fundacja SEXEDPL wystartowała z oferującą bezpłatną pomoc psychologiczną **anonimową linią pomocową 720 720 020** skierowaną do osób uwikłanych w przemoc. Od samego początku jej celem było stworzenie bezpiecznej przestrzeni dla osób w kryzysie, która da możliwość skorzystania

z anonimowego wsparcia telefonicznego. Dzięki zaangażowaniu Uber i Vogue Polska, projekt nabrał rozpędu.

W październiku 2023 roku ruszyła kampania edukacyjna Antyprzemocowej Linii Pomocy skierowana przede wszystkim do świadków przemocy, którzy nie chcą pozostawać bierni. W kwietniu SEXEDPL skupił się na przemocy, której doświadczają mężczyźni.

Partnerem Strategicznym kampanii jest Uber Polska.

# Królowe lata na pętlach

**Lato rozgościło się na pętlach komunikacji miejskiej. Pasażerowie mogą podziwiać 11 tysięcy begonii, pelargonii i gaur, którymi Zarząd Oczyszczania Miasta ozdobił krańcowe przystanki.**

Begonie i pelargonie w towarzystwie ozdobnych gaur to letnia wizytówka dziewięciu pętli autobusowych i tramwajowych. Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) posadził w piętrowych kwietnikach 11 tys. roślin. – Mówi się, że królowa jest jedna, ale u nas latem na pętlach królują dwa gatunki kwiatów: begonia i pelargonia. Te popularne rośliny znakomicie sprawdzają się na przystankach. Szybko się rozrastają, mają niewielkie wymagania, a do tego są po prostu dekoracyjne i lubiane przez mieszkańców. – mówi Marta Kucińska, ogrodniczka z Zarządu Oczyszczania Miasta.

## Smocze begonie

Begonie w odmianie dragon wing, nie zioną ogniem, ale mają coś wspólnego z tymi mitycznymi stworzeniami. Ich błyszczące, intensywnie zielone liście przypominają kształtem łuski smoka. To jedne z najszybciej rosnących begonii. Osiągają do 70 cm wysokości, a końcówki pędów są lekko zwisające, co nadaje całej kompozycji okazały wygląd. Pasażerowie mogą podziwiać 5,6 tys. kwiatów w białej i czerwonej odsłonie na pętlach: Wilanów, Nowe Bemowo, Żerań FSO, Wiatraczna i Annopol.

## Pelargonie w parze z gaurami

W letnich aranżacjach jak co roku są również kompozycje z białych gaur i różnokolorowych pelargonii bluszczolistnych. To odmiana o pokładających się pędach, licznie obsypanych drobnymi kwiatami w różowym i czerwonym kolorze. 5,3 tys. tych roślin ZOM posadził na kolejnych pętlach: P+R Al. Krakowska, Esperanto, Wiatraczna, Szczęśliwice i Bródno-Podgrodzie.

## Rośliny odpowiednio zadbane

Zarząd Oczyszczania Miasta zmienia aranżacje pętli trzy razy w roku. Wiosną przystanki ozdabiały bratki, a letnie begonie, pelargonie i gaury, zastąpią jesienią wrzosy i kapusta ozdobna. Na to jakie rośliny mogą podziwiać mieszkańcy, wpływa kilka czynników. Oprócz atrakcyjnego wyglądu powinny być wytrzymałe na silne nasłonecznienie, wysokie temperatury i wiatr, żeby poradzić sobie w przestrzeni miejskiej.

ZOM dba o zieleń na 61 pętlach. Oprócz dekorowania przystanków sezonowymi kwiatami, miejscy ogrodnicy przez cały rok dbają także o kondycję drzew i krzewów zapewniając im odpowiednie zabiegi pielęgnacyjne.



Parkuj i Jedź
P+R

Warszawski Transport Publiczny



# PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

# P+R ŻERAŃ

**Bezpośredni** dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.

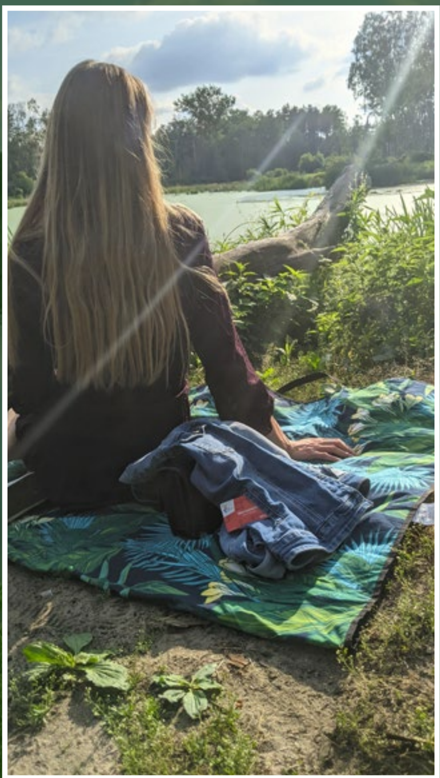
Warszawa

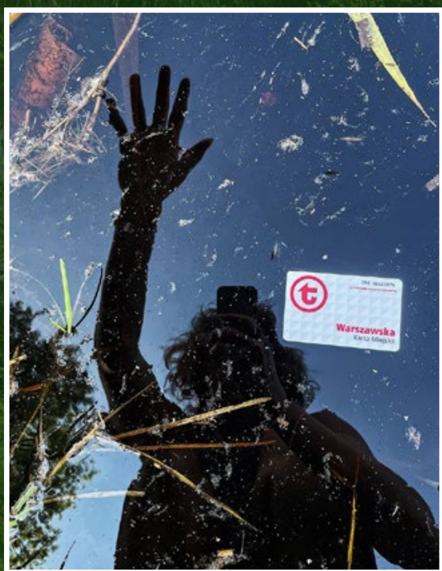
STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny
Rzeczpospolita Polska
Mazowsze. serce Polski
Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

# 3x3 JEŹDZISZ ZA FREE













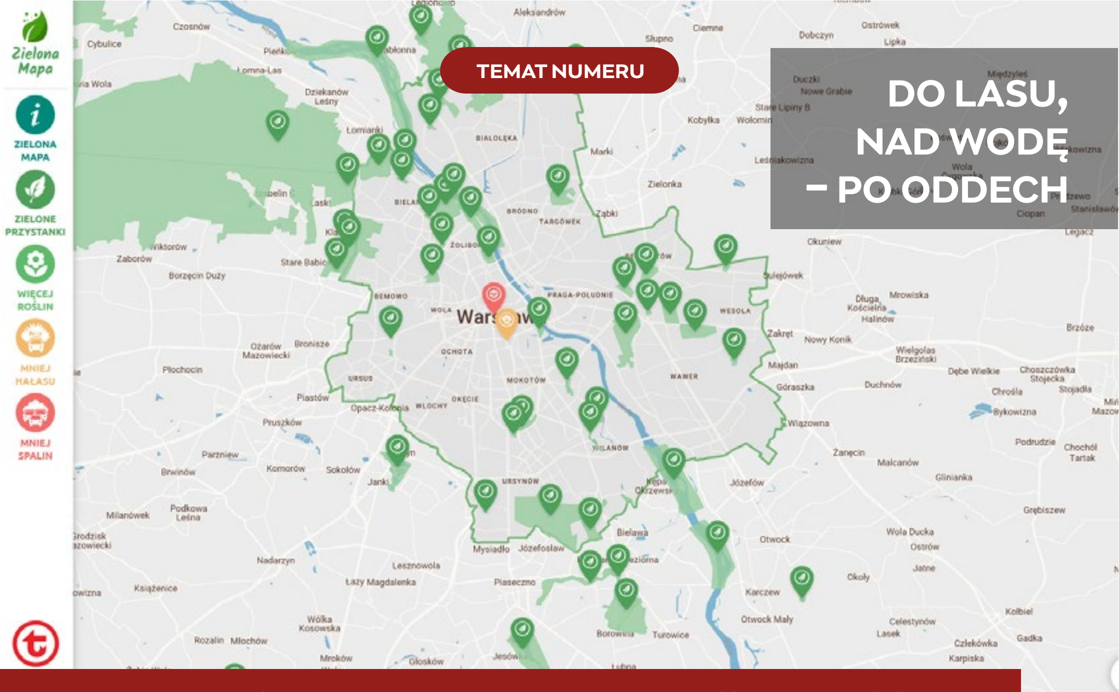













# DO LASU, NAD WODĘ – PO ODDECH

**Jak oderwać się od zgiełku wielkiego miasta, znaleźć ukojenie wśród zieleni i śpiewu ptaków nie wyjeżdżając poza województwo mazowieckie i nie wydając mnóstwa pieniędzy na podróż? Gdzie warto wybrać się na całodzienną wycieczkę aby naładować akumulatory i odetchnąć od codzienności? Chcesz wiedzieć? Podpowiadamy i zachęcamy do zwiedzania stolicy i jej okolic z Warszawskim Transportem Publicznym.**

W stolicy jest aż 8 tys. hektarów lasów i 762 hektarów parków. Las Kabacki, Ogród Botaniczny Polskiej Akademii Nauk w Powsinie, Kampinoski Park Narodowy, Las Bielański, Jeziorko Czerniakowskie… Do każdego z tych miejsc można dojechać Warszawskim Transportem Publicznym. Zielona Mapa pokazuje, jak można łatwo trafić do interesujących przyrodniczo miejsc stolicy. Zintegrowana jest z wyszukiwarką połączeń na stronie internetowej ZTM oraz z mapami Google. Korzystając podczas takich wycieczek z autobusu, tramwaju, metra lub pociągu, chronimy miejską przyrodę i przyczyniamy się do zapobiegania poważnym problemom cywilizacyjnym – zanieczyszczeniu środowiska, czy wzrostowi poziomu hałasu.

Zielona Mapa prezentuje aż 50 takich wyjątkowych lokalizacji. Każda z nich jest dokładnie opisana – poza charakterystyką „zielonych przystanków", podano także informacje na temat m.in. wyjątkowych okazów flory i fauny, które występują w poszczególnych miejscach. My przedstawiamy kilka z nich.

## Jabłonna – Rezerwat Ławice Kiełpińskie

Pierwszym przystankiem na naszej wyprawie jest rezerwat Ławice Kiełpińskie. Rozciąga się wzdłuż brzegów Wisły od Nowodworów na Tarchominie, poprzez Łomianki, Jabłonną aż do Dziekanowa i gminy Czosnów. Powierzchnia rezerwatu wynosi 803 hektarów.

### Gratka dla miłośników ptaków

Powstał w 1998 roku dzięki staraniom Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków - jest to jeden z piętnastu rezerwatów ornitologicznych utworzonych wzdłuż linii Wisły. Ochronie podlegają miejsca gniazdowania ptactwa wodno-błotnego, szczególnie kolonie gniazdowe rybitwy białoczelnej, miejsca lęgowe mewy śmieszki i pospolitej, rybitwy rzecznej, sieweczki rzecznej i obrożnej, brodźca piskliwego, tracza nurogęsia i zimorodka. Pomiędzy warszawskimi wałami przeciwpowodziowymi, na odcinku miejskim żyje ponad 180 gatunków ptaków.

### Dżungla na wyciągnięcie ręki

Na wysokości Tarchomina i wzdłuż brzegów rezerwatu występuje, rzadko spotykany obecnie w Europie, las łęgowy. Jest to las, który co jakiś czas zostaje zalany wodami rzeki. Rosną tam gatunki drzew, które dobrze się czują w takich warunkach - wierzba biała i topole (biała, czarna,

szara). Krzewy i młode drzewa sprawiają, że miejsce to przypomina dżunglę. Aby przekonać się o tym, wystarczy przejść się wałami przeciwpowodziowymi w okolicy Nowodworów i zboczyć w kierunku rzeki. Bez wydeptanej ścieżki nie mamy szans przejść. Skutecznie uniemożliwiają to pnącza, pokrzywy, chmiel zwyczajny, kielisznik zaroślowy.

Wiślany piasek bardzo szybko nagrzewa się i dlatego roślinność nabrzeży jest specyficzna. W okolicy Nowodworów i w rezerwacie Ławice Kiełpińskie spotkamy naturalne zarośla wierzbowe. Rośnie tu rdest, komosa zwana czasem lebiodą, rzepień włoski, brodo brzanka wodna, a jeśli piasek jest przesuszony, pojawiają się rośliny muraw napiaskowych.

### Kilka słów o królowej rzek

Wisła to jedna z ostatnich dużych europejskich rzek, które nie zostały w pełni ujarzmione. Na wysokości Warszawy, na swoim prawym brzegu Wisła zachowała bardziej naturalny charakter.

Rocznie przenosi w swym nurcie tyle piasku i żwiru, które zmieściłyby się w około 5000 wagonach kolejowych. Powstają mielizny, łachy i plaże, które tak naprawdę są odsłoniętym dnem rzeki. Fakt corocznego wymywania brzegów jest całkowicie naturalny.

Wisła zmienia swoją linię brzegową, przenosi wyspy, zalewa niżej położone tarasy. Kiedyś rozlewała się do 8 km od brzegu, obecnie od przełomu XIX i XX wieku chronią nas wały.

W ciągu ostatnich 100 lat dno rzeki z powodu regulacji obniżyło się o 2 metry.

### Krok za krokiem

Najbardziej dostępnym fragmentem rezerwatu są brzegi Wisły na wysokości kolektora przy Oczyszczalni Czajka, mniej więcej na wysokości pętli autobusowej Nowodwory i końcowego przystanku tramwaju numer 2, kursującego z Metra Młociny.

### Jak dojechać?

- Przystanek GOLFOWA
  Autobus: L41
- Przystanek NADZORCÓWKA
  Autobus: L41
- Przystanek DĘBOWA
  Autobus: L41
- Przystanek CHOTOMOWSKA
  Autobus: L41, L49
- Przystanek PAŁAC
  Autobus: 723, L41, L49
- Przystanek SZKOLNA
  Autobus; 723, L41, L49
- Przystanek BUCHNIK
  Autobus: 723
- Przystanek BUKÓW
  Autobus: 211, 723, 731, L49
- Przystanek WIŚLANA
  Autobus: L-7
- Przystanek ŁOMIANKI-CENTRUM
  Autobus: 150, 750, 850, L-7

### Rezerwat Stawy Raszyńskie

Rezerwat znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy. Obejmuje kilkanaście stawów, groble stawowe, wyspy na stawach oraz przyległe łąki i nieużytki po obu stronach Alei Krakowskiej, w Falentach tuż przed Jankami. Powierzchnia rezerwatu wynosi 110 ha, zaś powierzchnia lustra wody wszystkich stawów 94 ha.



### Nie tylko karpie…

Stawy Raszyńskie są prawdziwym królestwem ryb i ptaków. Żyje tutaj około 130 gatunków ptaków zarówno wodno-błotnych, jak i lądowych. Można tu wypatrzeć: kaczki (krzyżówki, czernice, głowienki, świstuny, hełmiatki), łyski, cyranki, perkozy dwuczube, perkozki, zauszniki, gęsi gęgawy, błotniaki stawowe, kormorany, czaple. Mając więcej szczęścia dostrzec można: rycyki, różeńce, rybołowy i posłuchać śpiewu zaganiaczy, słowików, cierniówek czy rokitniczek. Najwięcej ptaków obserwuje się na stawie Falenckim.

Rezerwat w Raszynie jest jednym z pięciu rezerwatów na terenie województwa mazowieckiego, które chronią przyrodę związaną z funkcjonowaniem stawów rybnych.

### Raj dla obserwatorów przyrody

Rezerwat Stawy Raszyńskie to fantastyczne miejsce dla miłośników i obserwatorów przyrody. Woda, rośliny, ptaki… można wybrać się na spacer ścieżką edukacyjną lub popatrzeć na świat z platformy obserwacyjnej, mieszczącej się na skraju stawu Falenckiego. W godzinach pracy instytutu można zwiedzić izbę muzealną, gdzie znajdują się pamiątki po bitwie raszyńskiej.



### Jak dojechać?

- Przystanek FALENTY DUŻE
  Autobus: 706
- Przystanek KOŚCIÓŁ
  Autobusy: 703, 706, 707, 711, 721, 728
- Przystanek PUCHAŁY
  Autobusy: 703, 706, 707, 711, 721, 728

## Rezerwat Wyspy Zawadowskie

Utworzony w 1998 roku rezerwat położony jest w południowej części Warszawy. Jego granica sięga aż do wilanowskiego wału przeciwpowodziowego. Na lewym brzegu Wisły rezerwat zaczyna się na wysokości Konstancina i obejmuje ujściowy odcinek rzeki Jeziorki. Teren chroniony prawem rozciąga się po obu stronach Wisły – od Józefowa aż po rezerwat Wyspy Świderskie

Granice rezerwatu dokładnie prezentuje strona projektu Projekt Life+ Wisławarszawska.pl. Oficjalna nazwa projektu brzmi: „Ochrona siedlisk kluczowych gatunków ptaków Doliny Środkowej Wisły w warunkach intensywnej presji aglomeracji warszawskiej" i powoli widać wyniki prowadzonych działań. Nad Wisłę wraca np. wierzba, wcześniej wypierana przez chwast - klon jesionolistny. Niestety jesionolistnego szkodnika spotkamy też na Kępie Zawadowskiej. To bardzo ekspansywne drzewo, które przeszkadza w rozwoju naszych rodzimych gatunków.

### Zanurzyć się w dzika przyrodę

Wyspy Zawadowskie to miejsce niezwykle malownicze, wprost stworzone do relaksu. Można tu naprawdę oderwać się od miejskiej codzienności. Swoje piękno i majestat odsłania w całej krasie Wisła, która mierzy tu 800 metrów i jest o 300 metrów szersza niż na odcinku Śródmiejskim. Jej brzegi porastają gęste krzaki, które są pozostałości po dawnych nadrzecznych lasach, a konkretnie wierzbowo-topolowych lasy łęgowych. Samych gatunków wierzby jest kilka, jest np. purpurowa, wierzba szara, czy wierzba rokita.

Urzeka także świat roślin – rośnie tarnina - magiczna roślina, przez dawnych Słowian dla ochrony sadzona na grobach samobójców. Dereń świdwa, chmiel, głóg, czy czeremcha. Jak podaje serwis www.atlas.roslin.pl jej „owocami

żywi się 24 gatunki ptaków, m.in. wilga, kowalik, zaganiacz, pokrzewka ogrodowa, dzwoniec oraz 11 gatunków ssaków, m.in. kuna leśna i nornik zwyczajny. Pędy są zgryzane przez bobry, sarny.”

### Z szacunkiem dla natury

Na tym terenie można zaobserwować ok. 163 gatunki ptaków. Jedne gniazdują, inne widuje się na wiosennych i jesiennych przelotach. Zamieszkują go między innymi sieweczki i rybitwy.

Sieweczki rzeczne – 18 cm długości, waga 26- 39 g, maleństwo, które doleci na zimę na płd. od Sahary! Wraca nad Wisłę, aby założyć gniazdo. Na plaży, w piasku… Jeśli wejdziemy na plażę np. z kajakiem lub kocem, to trud pokonania 7 tys. km okaże się daremny.

Rybitwy rzeczne - lecą do nas kilkanaście tysięcy km, aż z RPA tylko po to, aby blisko Warszawy wychować swoje dzieci. W latach 2007- 2010 Stołeczne Towarzystwo Ochrony Ptaków naliczyło tu ok. 50-70 par rybitw.

Mieszkają tu także: mewy srebrzyste, mewy śmieszki – ok. 800 par., mewy siwe ok. 120 par., biegusy zmienne, kwokacze, błotniaki stawowe, myszołowy, bieliki, rybołowy , czaple wszelkiej maści – szare, białe, a nawet i nadobna się trafiła. Nurogęsi, Gągoły, Zimorodki.

Miłośnicy zwierząt mogą spotkać tu także: wydry, łasice, kaczki i wiele innych zwierząt.

### Jak dojechać?

- Przystanek BYSŁAWSKA
  Autobusy: 146, 213, 702
- Przystanek OBÓRKI-WAŁ
  Autobus: L16

## Las im. Jana III Sobieskiego

Las im. Jana III Sobieskiego znajduje się w warszawskiej dzielnicy Wawer. Rezerwat leśny jest częściowo zamknięty dla ruchu turystycznego jako pozostałość dawnej Puszczy Mazowieckiej jednak wokół rezerwatu przygotowano ścieżkę edukacyjną.

Rezerwat Sobieskiego przylega do ogólnodostępnych lasów, przeważnie sosnowych, które rozciągają się kilometrami aż poza granice Warszawy i łączą z terenami sąsiadujących z naszą stolicą Nadleśnictw: Celestynów i Drewnica.

### Oko w oko z sarną

W tym 113-hektarowym lesie mieszkają łosie, sarny lisy, dziki a także rzadko spotykane w okolicach warszawy borsuki czy kuny leśne.

Las Sobieskiego to cenna ostoja drobnych ptaków śpiewających.

Stare drzewa, których w rezerwacie nie brak stanowią doskonałe miejsce do gniazdowania ptaków: bociana czarnego, dzięcioła czarnego i pstrego, myszołowa, jastrzębia gołębiarza, puszczyka.

### Spacerem wśród zieleni

Las im. Jana III Sobieskiego chroni najstarsze w prawobrzeżnej Warszawie dęby i sosny.

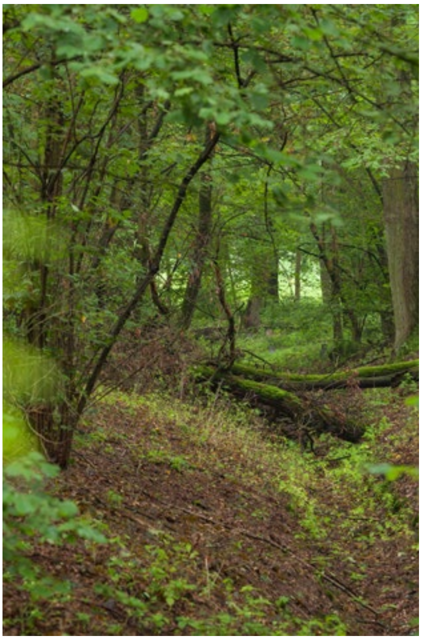
Rosną też rzadko już spotykane: kalina koralowa, bluszcz pospolity, lilia złotogłów i goździk piaskowy.

Poza tym jest to jedno z niewielu miejsc wokół Warszawy, w których przetrwała świetlista dąbrowa. Tego typu las dębowy jest efektem m.in. dawnego regularnego wypasania bydła. Spotkamy tu przede wszystkim dęby (szypułkowe i bezszypułkowe), ale zdarzają się także głogi, dzikie grusze, jarzęby pospolite, tarniny. Krzewów jest niewiele, a sam las jest widny i porośnięty bujnym runem np. z pięciornikiem białym i dzwonkiem brzoskwiniolistnym.

Las Sobieskiego to jeden z przystanków Szlaku Lasów Wawerskich (PTTK). Początek szlaku jest na pętli Marysin. Dojazd autobusami; 115, 305, 704, 720, 722 i 730.

### Jak dojechać?

- Przystanek WIERZCHOWSKIEGO
  Autobusy: 704, 720, 722, 730
- Przystanek CM. OFIAR WOJNY
  Autobusy: 115, 305



# Bogusław Nowak – łącznik między biurem a tunelem, czyli Maszynista Instruktor w Metrze Warszawskim

**Pan Bogusław w Metrze Warszawskim pracuje od 2005 roku. Zanim został maszynistą skończył półroczny kurs przygotowujący do wykonywania zawodu. Od 2006 roku zaczął jeździć samodzielnie i robi to do dziś.**

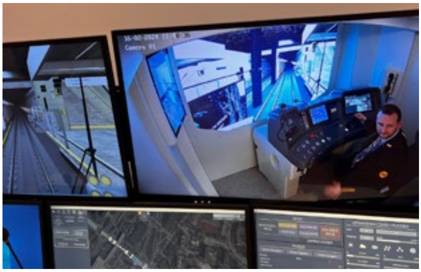


W między czasie awansował na stanowisko starszego maszynisty. W 2022 roku jako jeden z pierwszych maszynistów wziął udział w szkoleniu z obsługi nowych pociągów metra czyli modelu Škoda Varsovia. Był jedną z pierwszych osób, które przeszkolono na torze doświadczalnym VUZ Velim w Czechach z prowadzenia tego typu składu. Również jako pierwszy jeździł tym pociągiem w Metrze Warszawskim początkowo na torze prób, później w tunelu metra, by następnie jako maszynista poprowadzić inauguracyjny przejazd pasażerski nowym składem Škoda Varsovia. Z uwagi na dotychczasową pracę, zaangażowanie oraz fakt, że doskonale zaznajomił się z nowym typem taboru, zaproponowano mu stanowisko instruktora maszynisty.

Jest dość młodym instruktorem i jak sam o sobie mówi trochę nietypowym. Nazywany przez kolegów „Mobilnym", bo łączy tunel z biurem. Pomagał we wdrożeniu do użytkowania symulatora, wykorzystywanego do nauki, tak by obraz w nim zamieszczony jak najlepiej oddawał rzeczywistość.

Niezależnie od obowiązków związanych z pełnieniem funkcji maszynisty instruktora pomaga w szkoleniu nowych maszynistów z obsługi i prowadzenia pociągu Škoda Varsovia. Można powiedzieć, że specjalnością pana Bogusława jest właśnie ten typ taboru.

Pan Bogusław przychodzi do pracy z przyjemnością, jego praca jest ciekawa i rozwijająca, a możliwość dzielenia się wiedzą i swoimi doświadczeniami daje mu satysfakcję z wykonywanych zadań. Do tego kontakt z ludźmi, sprawia mu przyjemność i radość. Monotonia – to słowo, które maszynista instruktor może wyrzucić ze swojego słownika. Codziennie dzieje się coś innego, nie do końca przewidywalnego – czasem praca w biurze, czasem na symulatorze albo egzaminy, prowadzenie kursu, czy jazda pociągiem.



*„Praca maszynisty – instruktora jest bardzo ciekawa i rozwijająca. Poznaje się różnych ludzi. Są grupy, których uczestnicy pytają, dzielą się spostrzeżeniami, są dociekliwi i głodni wiedzy. Szkolenia z nimi przeciągają się, kończąc niejednokrotnie dawno po czasie, ale sprawiają dużo radości. Wszystko przebiega szybko i w atmosferze pełnego skupienia."*



# 100 lat tramwajowej Rakowieckiej

**Tramwaje jeździły ulicą Rakowiecką już niemal 100 lat temu. Po wojnie rola i znaczenie tej trasy się zmieniały, razem ze zmieniającą się siecią komunikacji południowych dzielnic Warszawy. Dzisiaj, przy okazji budowy trasy do Wilanowa, tramwaje wracają również w miejsca, w których dawno ich nie widziano.**

Przez lata w rozwoju Warszawy ważniejszy wydawał się kierunek z północy na południe – i nic dziwnego, skoro Zygmunt III stolicę przeniósł tutaj z Krakowa, aby być bliżej „spraw szwedzkich". Jan III Sobieski swoją letnią rezydencję miał w Wilanowie, a Stanisław August Poniatowski uwielbiał Łazienki i obaj też podróżowali z Zamku Królewskiego w południowym kierunku.

W 1770 r. miasto wałami otoczył Marszałek Wielki Koronny Stanisław Lubomirski, starając się chronić mieszkańców przed epidemią dżumy. Przez wiele lat linia tych okopów wyznaczała obszar rozwoju miasta, nawet w czasie zaborów.

Dla Rosjan ważniejsze były kierunki wschodni i zachodni, a nie oś północ-południe. Poza tym, po upadku Powstania Listopadowego, na północnych rubieżach miasta powstała Cytadela, w kolejnych latach rozbudowywana, zajmując coraz większy obszar i utrudniając tym samym rozwijanie się Warszawy.

Dopiero w 1916 r., podczas I wojny światowej, kiedy Warszawa była okupowana z kolei przez Niemców, gubernator generał Hans von Beseler rozszerzył granice miasta, włączając w jego obręb m.in. położoną na południe wieś Mokotów. Nic dziwnego zatem, że po odzyskaniu przez Polskę niepodległości Warszawiacy odczuli, iż tereny położone na południe od śródmieścia są zaniedbane i nie dość dobrze skomunikowane.




fot. NAC, sygn. 3/40/0/14/155/26 (syg. daw. 40-W-155-26)
Przechodnie wsiadają do tramwaju Konstal 13N linii 14 na ul. Marszałkowskiej. W tle pl. Unii Lubelskiej
grudzień 1967




fot. NAC, sygn. 3/1/0/10/3395 (syg. daw. 1-N-3395)
Budowa Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego przy ul. Rakowieckiej
1928-1931

Władze stolicy starały się to stopniowo zmieniać i w 1927 r. prasa mogła napisać: *Zaniedbany do niedawna Mokotów rozrasta się i zabudowuje. Giną powoli glinianki, znikają z powierzchni śmietniki i wstrętne przyziemne lepianki, a na ich miejscu wyrastają coraz gęściej schludne domki i kamieniczki* („Kurier Warszawski" Nr 271/1927).

Jak zauważał autor tego artykułu, pierwsze pozytywne zmiany nastąpiły już kilka lat wcześniej, w związku z otwarciem linii tramwajowej „aż do Wierzbna" (chodziło zapewne o linię tramwajową nr 19, której trasa została wydłużona w listopadzie 1924 r. – przyp. aut.). To właśnie w tej części Warszawy zaczęły powstawać budynki nowych szkół i instytucji, m.in. szkoły handlowej, szkoły gospodarstwa wiejskiego, instytut geologiczny, budynki wojskowe. Dzielnica wymagała pilnego i dobrego skomunikowania z resztą miasta.

Odpowiedzią na te potrzeby była nowa linia tramwajowa, długości 1354 m wzdłuż ulicy Rakowieckiej, która powstała w ciągu dwóch miesięcy 1927 roku. Uroczystego otwarcia dokonano 2 października, a tramwaje powitały tłumy warszawiaków:

*Aktu otwarcia tej nowej linji (pisownia oryginalna – przyp. aut.) tramwajowej dopełniono wczoraj w południe niezmiernie uroczyście. Pierwsze wagony, przybrane chorągiewkami, wyruszyły z przedstawicielami władz miejskich oraz zaproszonymi gośćmi z pl. Zbawiciela. Na rogu Puławskiej i Rakowieckiej oczekiwały przybycia tych pierwszych wagonów tłumy ludności mokotowskiej z reprezentacją Tow. przyjaciół Mokotowa na czele* („Kurier Warszawski" Nr 271/1927).

Pętla tramwajowa została zlokalizowana na ul. Rakowieckiej, w pobliżu budującego się gmachu wyższej szkoły gospodarstwa wiejskiego. Nowa inwestycja miała wpływ na układ komunikacyjny w innych częściach miasta:

*W związku z tem ekspedycja na miasto wagonów linji Nr. 3 i 19 przeniesiona będzie na róg Puławskiej i Rakowieckiej z pozostawieniem na pl. Unji Lubelskiej jedynie ekspedycji wagonów linji Nr. 18. Odciąży to w znacznym stopniu pl. Unji Lubelskiej, który pozbędzie się dłuższych postojów wagonów linji Nr. 3 i 19. Ekspedycja przy zbiegu Rakowieckiej i Puławskiej potrzebna jest, również z tego względu, że w tem miejscu tramwaje przecinać będą tor kolejki grójeckiej* („Kurier Warszawski" Nr 264/1927).

Kilka lat później trzeba było w tamtym rejonie Warszawy jeszcze bardziej wzmocnić komunikację miejską. Dlatego w grudniu 1933 roku linia nr 9 została przedłużona z Placu Unii Lubelskiej, przez Puławską do Rakowieckiej, stając się, jak twierdziła prasa, jedną z najdłuższych linii tramwajowych w stolicy.

Co ciekawe, razem z przedłużeniem linii nr 9 na Mokotów mieszkańcy Warszawy oczekiwali, że mocniej zmieni się układ komunikacyjny i rejon placu Unii Lubelskiej zyska więcej połączeń, a w innych rejonach stolicy stanie się „luźniej". Być może dawała tu o sobie znać sieć warszawskich ulic, niedostosowanych do coraz bardziej intensywnego ruchu:

*Wobec postanowionego przedłużenia linji tramwajowej Nr. „9" do rogu ul. Rakowieckiej i Łowickiej, aktualną staje się sprawa przedłużenia linji tramwajów „11" i „16" do pl. Unji Lubelskiej. Tym sposobem szczupły pl. Zbawiciela, gdzie znajdują się dwie linje krańcowe autobusów miejskich i państwowych zakładów inżynierii — byłby odciążony.* („Kurier Warszawski" Nr 335/1933)

## Po wojnie

Nie wiadomo, jak wyglądałby układ komunikacyjny stolicy na początku lat 40., a nawet jaka byłaby przyszłość tramwajów na Rakowieckiej, gdyby nie wybuch II wojny światowej. Walki wrześniowe, następnie Powstanie Warszawskie i wreszcie planowe burzenie stolicy przez Niemców spowodowały, że miasto trzeba było wznosić na nowo. Można i trzeba było zaplanować również od




fot. NAC, sygn. 3/51/0/12.5/691/2 (syg. daw. 51-691-2)
Perspektywa ulicy od strony ulicy Asfaltowej w kierunku alei Niepodległości. Widoczny fragment budynku Szkoły Głównej Planowania i Statystyki i tramwaj Konstal 13N.
1962

nowa układ komunikacyjny, tylko że na wszystko potrzeba było czasu.

Wracająca do Warszawy ludność nie mogła czekać, więc tramwajarze uruchamiali jak najszybciej to, co uruchomić się dało. Tramwaje wróciły na Rakowiecką już 22 stycznia 1946 r. (od razu na przekutym na rozstaw 1435 mm torowisku). Linia 14 połączyła Rakowiecką z pl. Zbawiciela (w następnym roku przedłużona na Ochotę) – do takiego połączenia wzywała prasa jeszcze w latach 30.

Potem, w kolejnych latach dołączały następne linie: w 1949 r. linia 16, prowadząca na Wolę, w 1952 r. linia 23 – na Gocławek, a w 1956 r. – linia 33 (na Wolę przez pl. Narutowicza). Te zmiany to była swego rodzaju „kosmetyka" układu komunikacyjnego, wykorzystująca istniejące możliwości. Poważne przeobrażenia nadeszły 11 lat po wojnie, kiedy „po nowemu" urządzona została komunikacja na osi północ – południe:

*Wszystko jest już przygotowane i sieć trakcyjna i jezdnie, przystanki, a nawet ostatnie drogowe „zabiegi kosmetyczne" — wyznaczane, przejścia dla pieszych i wysepki przy przystankach. Tramwaj może więc wyruszyć w drogę na nowo wybudowanym odcinku trasy północ — ludnie między Nowowiejską a Rakowiecką* („Życie Warszawy Nr 239/1956).

*„Inauguracyjny" przejazd „trzydziestki trójki" po odbiorze trasy przez fachowców z powołanej komisji przewidziany jest już dzisiaj. Już więc od niedzieli studenci mieszkający na Jelonkach będą mieli bezpośrednie połączenie z Politechniką Warszawską i wyższymi uczelniami mieszczącymi się przy ul. Rakowieckiej, a mieszkańcy Woli i Ochoty — jeszcze jedno połączenie z dzielnicą mokotowską.*

*Nowa trasa „33" dzięki oddaniu do użytku dalszego odcinka trasy Północ — Południe biec będzie jak dotąd z Woli poprzez plac Narutowicza, Nowowiejską, dalej Aleją Niepodległości — Rakowiecką, Puławską do Wierzbna, zamiast jak dotąd przez ul. Nowowiejską — Marszałkowską — Puławską do Rakowieckiej. (R.B.)* („Życie Warszawy" Nr 240/1956).

Dzień później gazeta relacjonowała pierwszy przejazd i, jeśli ktoś pamiętał, przedwojenny start tramwaju na Rakowieckiej, to mógł mieć swego rodzaju deja vu. Również była feta z udziałem oficjeli, ale nie tylko o to chodziło. Tak samo jak wtedy prasa cieszyła się, że nowa trasa odciąży istniejące wcześniej ciągi komunikacyjne, a tramwaje będą służyć studentom.

*Uroczysta jazda, podczas której motorniczym był dyrektor Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, a pasażerami — główny inżynier miejski; wykonawcy trasy i przedstawiciele Stołecznej Rady Narodowej — wypadła pomyślnie. Nowy odcinek trasy Północ — Południe, długości 1427 m zdał wczoraj ostatni „egzamin" i od dziś, od godz. 5 rano wprowadzono między Nowowiejską a Rakowiecką normalną komunikację.*

*Na razie tę „akademicką" Unię obsługiwać będzie tylko tramwaj „33". Ale w końcu grudnia, kiedy zostanie oddana do użytku dalsza część trasy — od Nowowiejskiej do Alei Jerozolimskich — dyrekcja MPK zapowiada zmiany w układzie komunikacyjnym. Niektóre linie tramwajowe zostaną „przesunięte" z zatłoczonej Marszałkowskiej, dzięki czemu można tu będzie wreszcie zwiększyć częstotliwość kursowania wozów* („Życie Warszawy" Nr 240/1956).

Nowa infrastruktura dała nowe możliwości poprowadzenia komunikacji do Wilanowa.




fot. NAC, sygn. 3/51/0/12.5/662/2 (syg. daw. 51-662-2)
Widok zewnętrzny budynku od strony al. Niepodległości. Widoczny tramwaj - wagon silnikowy typu K z doczepą ND - z pasażerami jadącymi na tzw. "winogrono".
1964

Zapadła decyzja o poprowadzeniu tam tramwaju i jednocześnie likwidacji starej „ciuchci" kolejki wilanowskiej. Do tego połączenia mieszkańcy może mieli i sentyment, ale na dłuższą metę nie można było go utrzymać.

*Z placu Starynkiewicza, Alejami, trasą Północ — Południe, Rakowiecka, Puławską i nową trasą do pętli w Wilanowie, będzie kursował tramwaj „33". „33 bis" ma chodzić w godzinach „szczytu" od pl. Unii Lubelskiej do pętli na Sadybie, a linia „16" zamiast na Rakowiecką będzie kursować teraz z Woli — do Placu Bernardyńskiego* („Życie Warszawy" Nr 165/1957).

Rakowiecka stała się ważną arterią, umożliwiającą tranzyt z centrum na Mokotów. MPK obiecywało, że z chwilą zlikwidowania kolejki wilanowskiej obsłuży tymi trzema liniami wszystkich dotychczasowych pasażerów i zapewni odpowiednią liczbę tramwajów, jednak kilka dni po otwarciu nowej trasy prasa donosiła, że pasażerowie nie mieszczą się do wagonów. Widać było, że zapotrzebowanie na tramwaje (i autobusy) w tamtej części Warszawy było ogromne.

Dziesięć lat później sytuacja diametralnie się zmieniła. Władze Warszawy zdecydowały, że tramwaje są przestarzałym środkiem transportu i zaczęły stawiać na komunikację autobusową. 1 września 1967 roku, wraz z otwarciem nowej trasy tramwajowej na ulicach Chodkiewicza i Komarowa, skierowano tam wszystkie linie kursujące dotychczas wschodnim odcinkiem Rakowieckiej (od al. Niepodległości do Puławskiej). To na wiele lat oznaczało koniec komunikacji tramwajowej na wschodnim odcinku tej ulicy.

Historia przyznała jednak rację „szynie". W tak wielkim mieście jak Warszawa nie da się zapewnić sprawnej komunikacji tylko autobusami. Trzeba rozwijać także metro, kolej i oczywiście tramwaje. Razem z budowaną trasą do Wilanowa wrócą też szyny na „zapomnianym" fragmencie Rakowieckiej. Historia zatoczy koło niemal sto lat po uruchomieniu w tamtej części miasta pierwszych linii.

*Źrodła:*

*Tramwar.pl*
*„Kurier Warszawski"*
*„Życie Warszawy"*

Warszawa